

La vie de relations sur le Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, au milieu du XVIIIe siècle

Jean Hamelin et Jean Provencher

Volume 11, numéro 23, 1967

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020726ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020726ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Hamelin, J. & Provencher, J. (1967). La vie de relations sur le Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, au milieu du XVIIIe siècle. *Cahiers de géographie du Québec*, 11(23), 243–252. <https://doi.org/10.7202/020726ar>

LA VIE DE RELATIONS SUR LE SAINT-LAURENT, ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL, AU MILIEU DU XVIII^e SIÈCLE

par

Jean HAMELIN et Jean PROVENCHER

Institut d'Histoire, université Laval

Le 29 avril 1756, *La Sauvage*, frégate royale commandée par le chevalier de Tourville, atteignait le Grand-Banc de Terre-Neuve.¹ Elle avait mis 29 jours à franchir les 600 lieues qui séparent Brest du réservoir morutier. L'équipage s'empessa de jeter des lignes à la mer pour se régaler de quelques morues fraîches. Puis l'on passa à la cérémonie du baptême à laquelle sont astreints tous les passagers qui franchissent le Grand-Banc pour la première fois, sauf ceux qui ont déjà traversé l'Équateur. Les rites de cette cérémonie diffèrent suivant l'imagination de l'équipage. Les passagers du *Sauvage* eurent droit à une initiation mémorable :

« Un matelot déguisé en courrier, à califourchon sur deux hommes couverts de peaux de bête, marchant à quatre pattes, cul à cul, et escorté de quatre autres matelots bien noircis de noir de fumée à l'huile et portant sur leurs épaules des barres de cabestan en guise de halberdars, vint présenter une lettre à Monsieur de Tourville de la part du sérénissime bonhomme Grand Banc, pour demander la permission d'exercer les droits qu'il avait sur quiconque venait, pour la première fois, dans les lieux de sa domination. Le capitaine y ayant consenti de bonne grâce, on vit descendre de la hune le souverain du Grand-Banc, accompagné d'une nombreuse cour, et avec toute la pompe et l'attirail qui convenaient à la dignité de ce dieu marin. Il était hideux et ajusté de la manière la plus grotesque... Le secrétaire des États du Grand-Banc ouvrit le livre où est inscrit le nom de tous les mortels qui passent dans cet empire, et qui fait connaître ceux qui y arrivent pour la première fois. Ils sont appelés, et on les fait asseoir sur une baille plaine d'eau, une main passée dans un nœud coulant au bout d'une ligne qu'on hisse, puis qu'on amène. Cela est pour les obliger de sermenter : il faut qu'ils promettent, en effet, d'observer, en pareil cas, la même cérémonie et de ne jamais coucher avec femme de marin, à moins que ce soit la sienne. Plusieurs seaux d'eau sont suspendus au-dessus de leur tête, prêts à être versés et à humecter le nouveau voyageur, au premier signe qu'en fait le souverain du lieu, respectable majesté, si, pour éviter ce déluge, on ne satisfait pas Sa Majesté par le moyen de quelque argent qu'il faut mettre dans un plat qui n'est ny d'or, ny de nacre, ny de perle. »²

Ces bouffonneries masquaient mal l'inquiétude s'emparant des marins expérimentés qui connaissent les dangers de la navigation dans le golfe. Le commandant multiplia les sentinelles et redoubla de précautions la nuit : n'y avait-il pas lieu de craindre les bancs de glace, si nombreux au printemps, qui dérivent aux caprices des vents ? On n'en repéra qu'un qui « paraissait comme une île de cristal, où les rayons du soleil qui n'était obscurci d'aucun nuage, fai-

¹ *Journal d'une Campagne au Canada à bord de « La Sauvage » (mars-juillet 1756)*, par Louis-Guillaume DE PARSCAU DU PLESSIX, enseigne de vaisseau, RAPQ, 1928-29 : 213.

² *Ibid.*, 213ss.

saient briller avec éclat les vives couleurs de l'arc en ciel ».³ Le 4 mai, *La Sauvage* passait devant le banc à Vert, région où les brumes et les courants violents abondent. Vers 1730, 23 navires morutiers avaient péri dans ces eaux.⁴ Le 7 mai, l'équipage aperçut la côte enneigée de Terre-Neuve à la hauteur du cap de Raye ; le 10, on doubla le cap des Roziers « où commence le fleuve, avec l'île d'Anticosti. »⁵

La Sauvage suivit la route traditionnelle des océaniques de l'époque. Elle emprunta le chenal nord de l'île d'Anticosti et mit la voile vers l'île du Bic. Elle rencontra quelques goélettes et ravitailla l'équipage affamé d'un bateau qui avait hiverné sur la côte nord de Terre-Neuve :

« ils partent ordinairement en septembre ou octobre, quelquefois plus tôt ; ils vont dans les postes que leurs bourgeois ont à la côte du nord de Terre-Neuve pour y faire la pêche du loup-marin, et en rapporter les pelleteries que la chasse peut leur fournir. Ils passent là tout l'hiver enfermés dans les glaces, dans une baie, logés dans une cabane à la côte, dans un pays couvert de neige, ne vivant que de biscuits et de ce que la chasse peut leur procurer. »⁶

Les vents contraires forcèrent *La Sauvage* à mouiller, du 14 au 19, à l'île du Bic. On tenta alors sans succès d'y chasser le lièvre. On mit la voile en direction de Tadoussac pour atteindre enfin péniblement l'île au Basque où les vents contraires retinrent à nouveau *La Sauvage* jusqu'au 25 mai. Ce n'est que le 28 qu'on atteignit l'île aux Coudres, à 18 lieues de Québec. *La Sauvage* mouilla « au pied de la Traverse auprès du Cap-Brûlé ». C'est à l'île aux Coudres que les navires changeaient de pilote habituellement sous le régime français. Ces pilotes étaient des marins expérimentés de Baie-Saint-Paul, de la Petite-Rivière ou de l'île aux Coudres qui connaissaient bien les bas-fonds du Saint-Laurent. Ils apprenaient leur métier au petit bonheur et le Capitaine du port de Québec leur donnait un « certificat de capacité ».

Le 30 mai, *La Sauvage* profita des vents pour se rendre à Québec. Elle longea la rive nord jusqu'au cap Tourmente, puis traversa du côté sud jusqu'à la pointe nord-est de l'île d'Orléans et s'engagea dans le chenal nord de l'île. Le chenal nord était la route traditionnelle. Ce sont les Anglais, après la Conquête, qui commencèrent à utiliser le chenal sud. Ce changement provoqua de vives protestations chez les pilotes de la rive nord qui connaissaient mal le chenal sud. *La Sauvage* passe vis-à-vis l'église dédiée à sainte Anne. Ce sont les Percherons qui avaient introduit au XVII^e siècle le culte de sainte Anne sur la côte de Beaupré. L'usage voulait que tous les navires saluassent du canon en passant devant cette église, mais Tourville, à la grande surprise de plusieurs, refusa de rendre cet honneur à sainte Anne.⁷ On arriva à Québec, le 31 mai, à 5 heures et demie du matin.

La Sauvage s'arrêta à Québec, terminus de la navigation hauturière et porte de la navigation fluviale. En amont de Québec, sur une distance de 60 lieues jusqu'à Montréal, le Saint-Laurent s'étire paresseusement. Une trentaine

³ *Ibid.*, 214.

⁴ *Relation d'un Voyage de Paris à Montréal en Canada en 1737*, par Joseph DARGENT, RAPQ, 1947-48 : 16.

⁵ DU PLESSIX, *op. cit.*, 215.

⁶ *Ibid.*, 217.

⁷ *Loc. cit.*

de paroisses jalonnent ses rives. « Le paysage de chaque côté de la rivière est charmant ... On dirait un village continu, commençant à Montréal, et finissant à Québec, sur une ligne de plus de cent quatre-vingt milles ... La vue est très belle, surtout lorsque la rivière court en droite ligne l'espace de quelques milles ; alors les habitations paraissent plus rapprochées les unes des autres, et offrent davantage l'aspect d'un village bâti sur une seule rue se prolongeant indéfiniment. »⁸ Isaac Weld affirme « c'est ce qui donne au fleuve Saint-Laurent et aux rivières du Canada un aspect plus riant et un air de vie que n'ont pas celles des États-Unis de l'Amérique ».⁹ Montréal marque le terme de la navigation fluviale. Au-delà, une suite de rapides et de cascades interrompent la navigation. Il faut utiliser des bateaux à fond plat et des canots d'écorce pour remonter le fleuve jusqu'aux Grands Lacs et pénétrer dans le cœur du continent américain.

I. Le chemin qui marche

Les Amérindiens avaient baptisé le fleuve « le chemin qui marche ». Au xviii^e siècle, il constituait la seule route de communication entre Québec et Montréal. Ce n'est que dans les années 1730 que des routes terrestres commencent à concurrencer le fleuve. En 1734, on avait complété la route Québec-Montréal qui longeait la rive nord du Saint-Laurent. Elle offrait aux voyageurs un spectacle de toute beauté : « Jusqu'à trente ou quarante milles de Québec, les points de vue sont de la plus grande beauté. L'immense fleuve Saint-Laurent, qui ressemble plutôt à un lac entouré de montagnes, paraît couler sous vos pieds ; et en regardant du haut de ses bords escarpés, on aperçoit un nombre considérable de vaisseaux marchands, dont les plus grands ont l'air de bateaux pêcheurs ».¹⁰ Quelques années plus tard, on ouvrait la route Montréal - Saint-Jean. Ces deux routes ont concurrencé le fleuve. Ainsi Franquet signale que la route Saint-Jean est couramment utilisée pour transporter les vivres et les armements, de sorte que Sorel a perdu de son importance comme port de transbordement. Jadis « on était obligé de transporter les vivres de Montréal aux forts Saint-Jean et de Saint-Frédéric par bateaux qui descendaient le fleuve jusqu'au village de Sorel, remontaient la rivière de Richelieu jusqu'au fort Chambly, où il fallait les décharger pour traverser les trois rapides qui se trouvent en dessus, et là, les recharger pour les porter à leur destination ».¹¹ Nous n'avons pas de statistiques sur l'utilisation de ces routes terrestres, mais nous pouvons affirmer qu'elles n'ont pas détrôné le Saint-Laurent comme moyen de communication. Les nombreuses plaintes sur le mauvais état de la route Québec-Montréal, sur l'absence de ponts, sur les fatigues du voyage indiquent que le Saint-Laurent demeuraient la route la plus utilisée. D'ailleurs Kalm note que « devant chaque maison, il y a, retenu à la grève, un petit canot propre, bien construit et de forme élégante ».¹²

⁸ *Voyage de Kalm en Amérique*, Traduit par L.-W. Marchand : 61 et 68.

⁹ ISAAC WELD, *Voyage au Canada*, 1^{re} édition, sans date, Paris, tome 2, 61s.

¹⁰ *Ibid.*, 159.

¹¹ *Voyages et Mémoires sur le Canada*, par FRANQUET, Institut canadien de Québec, 1889, p. 128.

¹² KALM, *op. cit.*, 35.

Pour franchir la distance entre Québec et Montréal, les voyageurs utilisent de préférence le bateau à fond plat : « Il n'y a nulle différence entre la poupe et la proue qui sont également terminées en pointe. Les côtés sont élevés de quatre pieds ; et quatre ou cinq bancs, quelquefois plus, suivant la grandeur du bateau, sont placés en travers pour asseoir les rameurs. Cette embarcation est peu propre pour la voile et même pour la rame, mais on la préfère à un canot à quille, pour deux raisons : d'abord, parce qu'elle tire moins d'eau et qu'elle porte plus de marchandises ; et ensuite parce qu'elle est exposée à moins de danger sur les lacs et sur les rivières où les coups de vents sont fréquents ».¹³ On protège les voyageurs contre les ardeurs du soleil et les caprices de la température en élevant au centre « un tendelet de toile peinte, soutenu par des cerceaux ... et assez large pour couvrir une demi-douzaine de chaises et une table ».¹⁴ Certains bateaux possèdent un mât propre à porter la voile, parfois même un hunier. Les propriétaires de navires mettent un grand soin à décorer leurs bateaux qu'ils considèrent comme une source de prestige. Des voyageurs parlent avec admiration du bateau de l'Intendant « contourné de bancs, garni de coussins bleus, avec des rideaux sur les côtés et couvert d'un tendelet de même couleur ».¹⁵ Tous possèdent un *prélat*, c'est-à-dire une grosse toile peinte à l'huile dont on couvre le tendelet pour se garantir de la pluie.

La durée du voyage entre Québec et Montréal varie beaucoup suivant la direction des vents, la température et l'humeur des *nageurs*.¹⁶ Quand le vent est nord-est, il faut parfois vingt jours pour franchir la distance Montréal-Québec.¹⁷ Clément Pagés, qui mit une semaine à faire le voyage, dit qu'il eut affaire à de « pauvres sires » qui ne voulaient pas se fatiguer et qui avaient eu soin de se munir de leur « petit nécessaire [eau-de-vie] ».¹⁸ Seuls les courriers accomplissent le voyage en trois jours. On fait deux ou trois haltes par jour pour laisser reposer et fumer les *nageurs*. Deux heures avant la nuit, on aborde et tire les bateaux à terre. Il existe peu d'auberges pour accueillir les voyageurs. On fait appel à l'hospitalité des *habitants* dont quelques-uns jouissent d'une bonne réputation parmi les voyageurs : « l'on arrange les journées de façon à pouvoir loger dans les meilleures maisons et les plus fréquentées ».¹⁹ Par contre, nombreux sont les cabarets où l'on peut faire halte pour se restaurer ; les *nageurs* préfèrent celui de *l'anse du fonds* du lac Saint-Pierre, réputé pour son eau-de-vie.

Le voyage n'est pas de tout repos. Les vents brusques, les brouillards, les bas-fonds réservent souvent des surprises. Il arrive que la nuit survienne alors que les voyageurs sont loin des habitations. Il faut alors coucher sur le dur : « Nous fîmes apporter nos matelats et nos couvertures sur la grève, nous nous logeâmes auprès d'un grand feu et, pour nous garantir du sercin, nous renver-

¹³ Isaac WELD, *op. cit.*, 55.

¹⁴ *Loc. cit.*

¹⁵ FRANQUET, *op. cit.*, 5.

¹⁶ On appelle souvent *nageurs* les rameurs.

¹⁷ *Journal des Campagnes au Canada de 1755 à 1760 par le comte de Maurès de Malartic*, publié par le comte de Maurès de Malartic et par Paul Gaffarel, Dijon, Damidot, 1890.

¹⁸ *Relation d'un Voyage de Paris en Canada, 1741*, RAPQ, 1947-48, 27.

¹⁹ FRANQUET, *op. cit.*, 8.

sâmes deux canots d'écorces qui appartenoient à quatre sauvagesses qui s'étoient cabanées dans le même endroit.»²⁰

Les navires qui transportent les marchandises ne sont guère plus gros que les bateaux à fond plat pour les voyageurs. Weld affirme que « la navigation jusqu'à Montréal est sûre pour des vaisseaux qui ne tirent pas plus de 14 pieds d'eau. De plus gros vaisseaux ont remonté jusqu'à une grande distance au-dessus de Québec, mais le canal est difficile et dangereux ».²¹ Seuls des pilotes expérimentés peuvent conduire sans anicroches les goélettes qui font le cabotage et la navette entre Québec et Montréal. On ne navigue pas la nuit ; à cause des rochers et des battures, on jette l'ancre tous les soirs.²² Le comte de Malartic raconte que la goélette *Saint-Sulpice* a échoué trois fois sur des battures en se rendant à Québec ; la troisième fois, l'équipage dut « décharger la goélette et virer le cabestan ».²³

De Québec, on transporte par goélettes et bateaux les marchandises importées de France. Le blé et les pelleteries constituent la charge du retour. Les négociants qui commercent avec les Antilles, Louisbourg et l'île Saint-Jean drainent le blé vers Québec. On exporte alors 80,000 minots de blé par année. Les habitants transportent en charrette « leur grain sur le bord du fleuve, où des bateaux le prennent et le conduisent au port où il doit être embarqué ».²⁴ Le commerce du blé a donné naissance aux *Coueurs des costes* qui troquent le blé contre des produits de France. Ils voyagent en canots ou en bateaux à fond plat de paroisse en paroisse. Ils ont une excellente clientèle, car les habitants sont *glorieux* : « ils se mettent tout sur le corps ou le mangent. Une fille qui garde les vaches pendant la semaine porte des dentelles, quelquefois même les fontanges, mais toujours le panier les dimanches ».²⁵ L'Intendant réglemente la vente du blé, car les habitants n'hésitent pas à se départir de tous leurs grains pour se vêtir : « à présent ils sont à mourir de faim, parce que tout est consommé, preuve de leur prévoyance et de leur ménagement ».²⁶

À l'automne, les agents de la Compagnie des Indes et les commerçants montréalais expédient leurs pelleteries à Québec. Celles-ci sont empaquetées par ballots de 120 livres et transbordées à Québec. Le bois qui alimente les chantiers de construction navale à Québec descend le fleuve en *cajeux*. Ce sont des radeaux de 40 à 50 pieds de long et de 15 à 20 pieds de large qui portent deux rangs de pieux les uns sur les autres.²⁷ Ils sont manœuvrés par un équipage d'une quinzaine d'hommes.

Les jours de marché, aux abords de Montréal et de Québec, il y a grande animation sur le fleuve. Les habitants viennent en canots porter leurs denrées

²⁰ Clément PAGÈS, *op. cit.*, 27.

²¹ Isaac WELD, *op. cit.*, 217.

²² LAHONTAN, *op. cit.*, 22.

²³ Le comte de MALARTIC, *op. cit.*, 354ss.

²⁴ Isaac WELD, *op. cit.*, 161.

²⁵ Joseph DARGENT, *op. cit.*, 17.

²⁶ *Loc. cit.*

²⁷ Jacques MATHIEU, *L'Alimentation des Chantiers du Roi à Québec, 1739-1759*, p. 18s, Thèse manuscrite déposée à Laval.

au marché. Ils utilisent des canots qui ressemblent à « des auges faits avec un seul arbre ». Ces canots sont légers, mais tournent facilement. Ils portent environ 8 quintaux de victuailles. Les habitants « les conduisent tantôt avec des petits avirons, ce qu'ils appellent nager, tantôt avec la perche dans les endroits où il y a peu d'eau ou des courants qu'il faut monter le long de terre ».²⁸

Durant l'hiver, le fleuve devient le « chemin qui glisse », car la gelée fige les eaux. Selon Kalm, « la glace qui recouvre le lac Saint-Pierre est, dit-on assez forte tous les hivers pour supporter le poids de cent chevaux pesamment chargés, marchant réunis en troupe serrée ».²⁹ Dès que les *bordages* sont pris,³⁰ les habitants doivent tracer et baliser un chemin à environ une centaine de toises du rivage.³¹ « À cet effet l'on fait un trou jusqu'à l'eau qui se gèle à l'instant qu'on plante la balise ».³² Quand les habitants prennent soin que des bourguignons³³ ne se forment et ne rendent le chemin cahoteux, « les carrioles y vont d'une rapidité inconcevable ».³⁴ Le Père Charlevoix, qui en 1744 fit le trajet Québec-Montréal, écrit : « On se sert pour cela d'une traîne, ou, comme on parle ici, d'une carriole, qui coule si doucement, qu'un seul cheval suffit pour la traîner, et va toujours le galop. On en change de temps en temps, et à bon marché. Dans un besoin on feroit ainsi en vingt-quatre heures soixante lieues, beaucoup plus commodément, que dans la meilleure chaise de Poste ».³⁵ Lahontan estime qu'on fait facilement 15 lieues par jour.³⁶

Les balises qui protègent contre la poudrerie n'assurent pas toujours la sécurité des voyageurs. « Quand on est surpris dans les champs par cette poudrerie, écrit Bougainville, l'on peut se regarder comme étant dans un vrai danger. On a des exemples de gens qui, la nuit, à cent pas des maisons, ont péri sans pouvoir les gagner ».³⁷ Le grand vicaire Montgolfier raconte, en 1763, qu'il fallait « coucher dehors aux Grondines à cause d'une poudrerie extrême ».³⁸

II. La corne d'abondance

Frontenac écrivait au XVII^e siècle que l'anguille était la manne de l'habitant. Il en est encore ainsi au XVIII^e siècle : le fleuve contribue à nourrir la population, surtout quand les récoltes manquent et durant la période de l'Avent et du Carême. À cette époque, il y a plus de 120 jours maigres dans l'année. On conçoit alors que « les habitants ont la précaution de saler dans des quarts et cuves »³⁹ le poisson qu'ils prennent.

²⁸ Comte de Maurès de MALARTIC, *op. cit.*, 55.

²⁹ KALM, *op. cit.*, 84 et 197.

³⁰ Selon Maurès de Malartic, *op. cit.*, 37 ; on nomme *bordages*, les bords du fleuve dès qu'ils sont gelés.

³¹ FRANQUET, *op. cit.*, 102s.

³² *Ibid.*, 52.

³³ Les bourguignons sont de gros glaçons soulevés à la surface des rivières.

³⁴ RAPQ, 1923-24, 249.

³⁵ CHARLEVOIX, *Journal 1744*, tome 3, 108.

³⁶ LAHONTAN, *op. cit.*, 18s.

³⁷ BOUGAINVILLE, déc. 1756, RAPQ, 1923-24, 246.

³⁸ RAPQ, 1947-48, 80.

³⁹ RAPQ, 1920-21, 15.

Le fleuve offre une grande variété de poissons. L'anguille et l'éperlan font la réputation de la région de Québec. Dans le lac Saint-Pierre, on trouve « des masquinongés, carpes, achigans, barres, poissons dorés, et en outre des saumons, des esturgeons et quantité d'autres ». ⁴⁰

La pêche à l'anguille a fasciné plus d'un voyageur de l'époque. À Sainte-Croix, à Lotbinière, au Platon des Trois-Rivières, on effectuait des prises incroyables. Lahontan et La Potherie affirment qu'un habitant pouvait prendre jusqu'à 3,000 anguilles par marée. Lors de son voyage, en 1744, Charlevoix rapporte que les prises ont diminué depuis quelques années. Il en rejette la faute sur les pêcheries de marsouins installées à Kamouraska et à Baie-Saint-Paul, depuis 1721. Selon lui, c'est le marsouin qui empêchait jadis les anguilles de descendre plus bas que Québec.

Kalm a longuement décrit les pêcheries d'anguilles en amont de Québec. « On se sert d'un curieux engin de pêche ici ; ce sont des haies d'osier entrelacées, et si serrées qu'aucun poisson ne peut passer à travers, disposées sur la plage à une hauteur d'un à trois pieds, suivant la profondeur de l'eau, et toujours en un endroit d'où la mer se retire au reflux. Dans l'enclos formé par les haies, on place des verveux ou trappes-à-poisson, en forme d'entonnoir, évasés par le bas, posés perpendiculairement, trois pieds de haut sur deux et demi de large. Les poissons entrent par une ouverture pratiquée au rez de terre sur un des côtés, et faite de petites branches, ou de fil de caret, en forme de réseau. Vis-à-vis cette entrée, de l'autre côté du verveux, ou celui d'aval, il y a une seconde ouverture, disposée comme la première, et conduisant à une boîte en planches, longue de quatre pieds, haute et large de deux pieds. De chaque verveux, une clôture part et va rejoindre, en suivant une ligne oblique, la longue haie, avec laquelle elle fait un angle aigu. Ces clôtures, ainsi placées aux extrémités de la longue haie, qui donne sur le haut de la rivière, conduisent le poisson dans la trappe, voici comment : lorsque la marée monte, le poisson, et principalement l'anguille, monte avec elle, le long de la rivière ; lorsque la marée se retire, le poisson descend, et rencontrant les haies, il les longe, passe dans la trappe, et de la trappe tombe dans la boîte ou vivier, d'où le pêcheur le retire par une ouverture pratiquée à son sommet, et munie d'un couvert ». ⁴¹

En amont du lac Saint-Pierre, on utilise plutôt des filets tendus dans les multiples chenaux du fleuve. Le chenal sud du fleuve, en direction du l'île du Pas, est renommé pour ses brochets, ses maskinongés et ses achigans. Les pêcheries du lac Saint-Pierre sont fort actives, même l'hiver. « Il se pêche, en hiver, par des trous faits sur la glace, des poissons d'une beauté sans pareille » ⁴² allant jusqu'à 5 pieds de long. Cette pêche d'hiver repose sur une technique spéciale. On perce sur la glace des trous de 12 pieds en 12 pieds. On peut ainsi faufler sous la glace un filet lesté de calles de plomb ou de pierres « pour le tenir en respect contre le courant ». Les habitants s'unissent pour cette pêche afin de *barrer* une plus grande étendue du fleuve. Ils laissent le poisson geler sur la

⁴⁰ FRANQUET, *op. cit.*, 93.

⁴¹ KALM, *op. cit.*, 70.

⁴² *État présent du Canada, par le Sieur Boucault, 1754, RAPO, 1920-21, 14ss.*

glace, puis le « chargent sur une traîne comme de bois de corde qu'ils apportent dans les marchés des villes ».⁴³

III. *Le fleuve, lieu de réjouissances*

Le fleuve est au centre de la vie quotidienne en Nouvelle-France. Il est souvent occasion de réjouissance pour les habitants qui vivent sur ses rives.

Au début de l'hiver, les Québécois attendent avec impatience la formation du pont de glace. L'événement survient fin décembre ou début janvier. « On dit qu'on a le pont, quand le fleuve prend vis-à-vis la pointe de Lévis ; sa largeur peut y être de 800 toises. Pour cela, il faut qu'il se rencontre un degré de froid assez fort avec un temps calme et une marée basse. C'est un sujet de joie quand le pont prend. La côte du sud communique alors avec celle du nord où est la ville. Le bois et les denrées y arrivent facilement, et les habitants de Québec vont se promener en carriole sur le pont, ce qui est un grand divertissement ».⁴⁴

Le pont ne prend pas tous les hivers. C'est pourquoi on salue souvent son apparition par la plantation « d'un may dans le large ». C'est une entreprise fort périlleuse, qui demande de l'audace et de l'endurance. Ceux qui vont planter le *may* traversent sur les glaces à pied, « avec les précautions qu'ils ont de prendre une perche pour se conserver dans le cas où la glace, plus faible dans quelques endroits que dans d'autres, viendrait à manquer sous leurs pieds, et faire le trou, alors la perche étendue sur les parties qui subsistent, les empêche de caller à fond ou de passer avec le courant de l'eau sous la glace, et ils s'en retirent en assez mauvais état, plusieurs ont péri en pareils cas ».⁴⁵

Pendant que les Québécois saluent l'arrivée du pont de glace, les Trifluviens guettent l'arrivée du *petit poisson des chenaux*, « un petit poisson qui est très bon en friture, que l'on appelle petite morue ».⁴⁶ La pêche aux petits poissons est une occasion de réjouissances familiales et sociales. Les habitants « se construisent des petites cabanes de glace, dans une forme demi circulaire », pour se mettre à l'abri du froid. Ils percent un trou dans la glace et tendent des hameçons. On pêche tard dans la nuit, parfois toute la nuit. Bella Fermor écrit que « l'éclat du feu qu'ils font de distance en distance pénètre la transparence de la glace et répand une lumière vive, brillante et nuancée qui fait un plaisir infini ».⁴⁷

Le fleuve fournit des divertissements pour tous les âges et tous les goûts. Les amoureux trouvent leur joie dans de longues promenades en traîneaux : « Les agréments de nos traîneaux couverts vous sont absolument inconnus, écrit Bella Fermor. Quel plaisir n'est-ce pas d'avoir à côté de soi un homme attentif à qui cette scène romanesque inspire encore plus de vivacité. Je ne dis rien de ce que la situation peut inspirer à sa campagne ».⁴⁸ D'autres préfèrent évoluer

⁴³ *Loc. cit.*

⁴⁴ *Journal de Bougainville*, RAPQ, 1923-24, 247.

⁴⁵ Sieur BOUCAULT, *op. cit.*, 18.

⁴⁶ *Journal de Bougainville*, 1757, RAPQ, 1923-24, p. 56

⁴⁷ B. DUFEBVRE, *Cinq femmes et nous*, 1950, p. 38s.

⁴⁸ *Loc. cit.*

en patins sur la glace.⁴⁹ Dès la prise de Québec en 1759, les Anglais s'adonnèrent au charme du patinage ... au grand plaisir des « sauvages qui en ont déjà pris six ».⁵⁰ « Les courses en carrioles ou en traîneaux »⁵¹ demeurent cependant le sport favori de l'habitant canadien.

Ces divertissements adoucissent les rigueurs de l'hiver, mais ne les font pas oublier. Les hivers sont rigoureux à l'époque. Ils durent ordinairement six mois, de mi-novembre à mai.⁵² À la mi-avril, on attend la débâcle, signe du printemps. C'est un spectacle empreint d'une beauté sauvage. « Le brisement des glaces s'annonce d'abord par un bruit semblable à un coup de canon ; ensuite, à mesure que les eaux s'élèvent et se grossissent par la fonte des neiges, elles se séparent en une infinité de morceaux qui, obéissant aux courants extrêmement rapides, se précipitent avec une impétuosité prodigieuse vers son embouchure, jusqu'à ce qu'ils rencontrent dans leur chemin une île ou un banc de sable. Le premier morceau qui se trouve arrêté est bientôt suivi d'une infinité d'autres, qui, montant et s'amoncelant les uns sur les autres, forment des masses de plusieurs toises d'élévation ».⁵³

Il arrive que le pont de glace se soutienne jusqu'au 4 ou 5 mai en face de Québec. Du sommet du Cap Diamant, l'éclatement du pont est un spectacle inoubliable. « La marée remonte enfin la rivière avec une impétuosité surprenante et frappe le pont qui s'ébranle ... et résiste. L'eau reflue sur elle-même, s'arrête ... mais revenant bientôt avec une fureur redoublée, elle frappe cette masse prodigieuse avec une telle force que la glace cède enfin. Une vaste plaine de crystal se met alors en mouvement et avance d'un pas grave et majestueux ».⁵⁴

C'est la période la plus dangereuse de l'année pour les navigateurs pressés de reprendre leur activité. Le Chevalier de la Pause raconte, en 1755, qu'il faillit être « écrasé à la sortie du lac Saint-Pierre par des bancs qui, ayant empêché le passage de la rivière et arrêtant ceux qui descendaient, formaient une montagne de glace de plus de 50 pieds de haut avec un bruit effroyable ... ».⁵⁵

Quand les flots recommencent à couler, l'activité reprend sur le Saint-Laurent. Les relations est-ouest reprennent, mais celles nord-sud diminuent d'intensité. Il devient plus difficile aux habitants des côtes nord de visiter ceux des côtes sud. Certes, on peut utiliser le canot, mais la traversée du Saint-Laurent comporte toujours un certain risque, « même si on va toujours en remontant un peu, afin de n'être point entraîné par le courant qui devient toujours plus fort ... et d'avoir la facilité de dériver à l'endroit où l'on veut mettre à terre ».⁵⁶

Afin de rompre l'isolement entre les deux rives, les *habitants* avaient mis au point un système de signaux émis par « des feux d'abattis allumés de place en place d'une manière convenue ».⁵⁶ On utilisait couramment ces signaux en

⁴⁹ J.-C. B., *Voyage au Canada*. Québec, Brousseau, 1887, p. 35-36.

⁵⁰ Comte de Maurès de MALARTIC, *op. cit.*, 306.

⁵¹ J.-C. B., *op. cit.*, 35s.

⁵² *Journal de Bougainville, 1757*, RAPQ, 1923-24, 42.

⁵³ Isaac WELD, *op. cit.*, 120.

⁵⁴ B. DUFEBVRE, *op. cit.*, 39.

⁵⁵ Le chevalier de La PAUSE, *Mémoires ... 1755*, RAPQ, 1931-32, 109.

⁵⁶ FRANQUET, *op. cit.*, 35.

temps de guerre. Ce sont eux qui annonçaient l'arrivée d'une flotte amie ou ennemie dans le golfe. Philippe Aubert de Gaspé raconte qu'on s'en servait pour annoncer aux parents de la rive opposée la naissance ou la mort d'un être cher.

Il est dommage que les *habitants* de l'époque aient si peu écrit. Ils auraient pu nous laisser de nombreux témoignages sur la barrière naturelle que constituait le Saint-Laurent et qui a contribué, croyons-nous, à façonner une *mentalité nordiste* et une *mentalité sudiste* qui sera à l'origine de nombreuses rivalités au XIX^e siècle.

